EL MITO

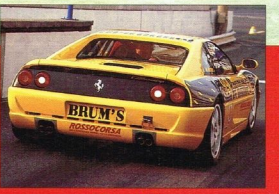
27

Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

400 Automatic:
2+2 súper veloz

158 F1: el Cavallino
vuelve a ser grande



F355 Challenge:
ganas de pista

Historia de
Enzo Ferrari:
aumenta
la celebridad

10027
9 789504 900290

$14·90
VENTA EXCLUSIVA EN KIOSCOS
PROHIBIDA SU VENTA FUERA DE ARGENTINA
H. SANABRIA D.G.P.

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 27

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: *Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.*

Diseño: *Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.*

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 482-0655 y 482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en febrero de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 3 950-49-0032-1

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C.

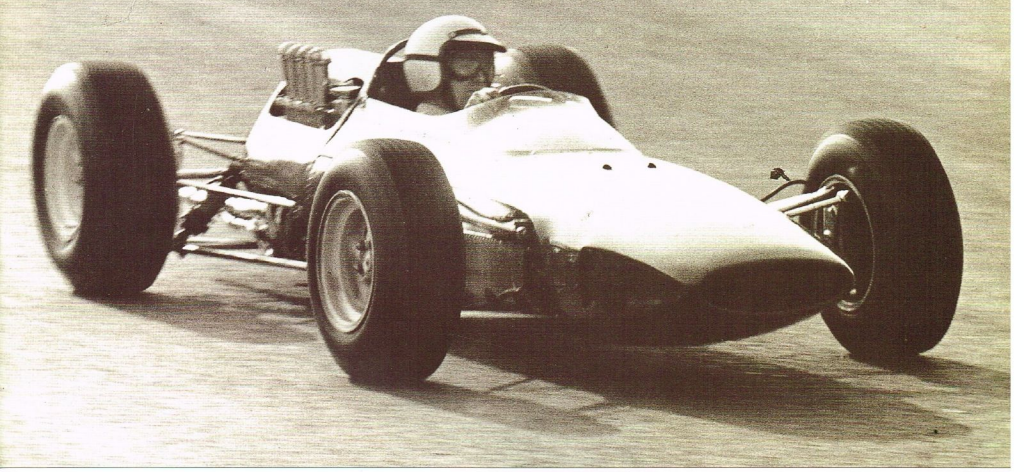
EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.



158 F1, el Cavallino vuelve a ser grande

1964: John Surtees conquista el Campeonato del Mundo con un auto en forma de cigarro, con chasis semiautoportante y motor ocho cilindros de 1500 cm³. Por primera vez en la historia de Maranello, el piloto manejaba en posición casi acostada.

Autódromo de Módena, 1965: Lorenzo Bandini prueba la Ferrari 158 F1.

En la historia de Ferrari en Fórmula 1, el capítulo relativo a la 158 está seguramente entre los más importantes. Esta monoplaza le permitió al inglés John Surtees, con el último aliento, conquistar el Campeonato del Mundo en 1964.

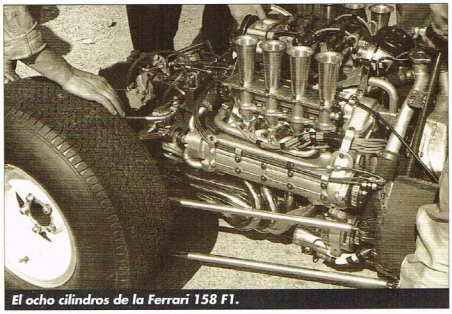
Gracias a la 158, Ferrari volvió a encontrar la competitividad que parecía perdida luego de un 1962 y un 1963 con pocas satisfacciones para la Casa de Maranello.

EN 1964 CORRIERON TAMBIEN LAS 156 Y 512 F1

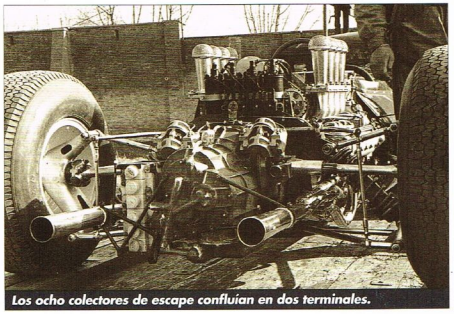
El título mundial de Surtees y tres victorias en los GP de 1964 fueron el premio de la Ferrari 158. En ese año, también corrieron la 156 con motor seis cilindros y la 1512 (bautizada luego 512) con un doce cilindros. La antecesora de la 158 fue la 156 Aero, que debutó en el GP de Italia de 1963 en Monza. Manejado por John Surtees, el auto obtuvo el mejor tiempo en las pruebas de clasificación y lideró la carrera antes de abandonar. Se trataba de una monoplaza totalmente distinta de las que la habían precedido, con un chasis de estructura tubular revestido por paneles de aluminio.

UN CHASIS SEMIAUTOPORTANTE CON TECNOLOGIA AERONAUTICA

La estructura, que más tarde iba a ser bautizada "semiautoportante", se inspiró en la tecnología aeronáutica. Por eso, para diferenciar este proyecto de las 156 anteriores, la nueva monoplaza fue identificada también con el nombre "Aero". Entre las



El ocho cilindros de la Ferrari 158 F1.



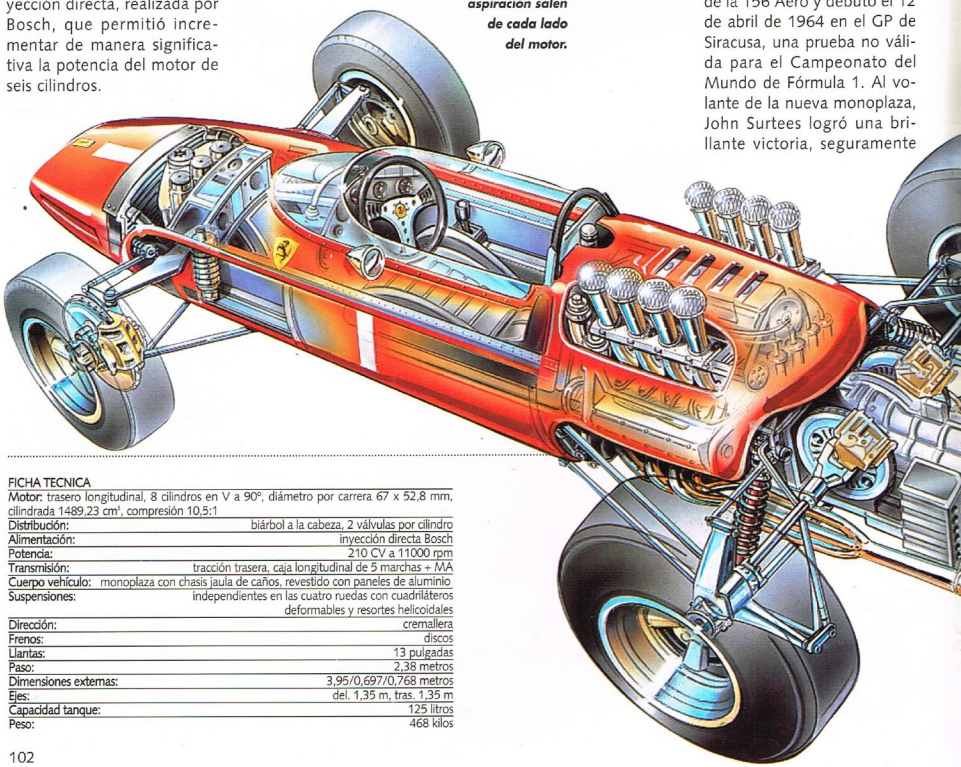
Los ocho colectores de escape confluían en dos terminales.

novedades introducidas por la 156 Aero hay que subrayar la alimentación por inyección directa, realizada por Bosch, que permitió incrementar de manera significativa la potencia del motor de seis cilindros.

El corte de la 158 F1. Cuatro cornetes de aspiración salen de cada lado del motor.

DEBUTO EN SIRACUSA CON UNA BRILLANTE VICTORIA

La 158 derivó directamente de la 156 Aero y debutó el 12 de abril de 1964 en el GP de Siracusa, una prueba no válida para el Campeonato del Mundo de Fórmula 1. Al volante de la nueva monoplaza, John Surtees logró una brillante victoria, seguramente



FICHA TECNICA

Motor:	trasero longitudinal, 8 cilindros en V a 90°, diámetro por carrera 67 x 52,8 mm, cilindrada 1489,23 cm³, compresión 10,5:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección directa Bosch
Potencia:	210 CV a 11000 rpm
Transmisión:	tracción trasera, caja longitudinal de 5 marchas + MA
Cuerpo vehículo:	monoplaza con chasis jaula de caños, revestido con paneles de aluminio
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas con cuadriláteros deformables y resortes helicoidales
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos
Llantas:	13 pulgadas
Paso:	2,38 metros
Dimensiones externas:	3,95/0,697/0,768 metros
Ejes:	del. 1,35 m, tras. 1,35 m
Capacidad tanque:	125 litros
Peso:	468 kilos

El motor ocho cilindros era de dimensiones compactas.

El propulsor presentado a la prensa en febrero de 1963.

alentadora de cara al futuro, precediendo a su compañero Bandini, que manejaba una 156, y al Lotus de Arundell.

LOS TANQUES DE GOMA ESTABAN INSERTADOS EN EL CHASIS

La 158 estaba dotada del mismo chasis de la 156 Aero, una estructura tubular revestida de paneles de aluminio. Los tanques eran de goma, ubicados lateralmente en las partes huecas del chasis, entre la hoja de aluminio interna y la externa.

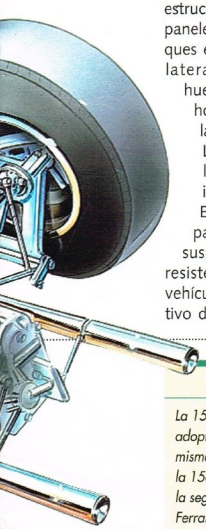
Los amortiguadores delanteros fueron ubicados internamente (inboard). Esta solución fue elegida para reducir las masas no suspendidas y disminuir la resistencia aerodinámica del vehículo. Siempre con el objetivo de que cargara sobre las ruedas el menor peso posible, los discos de los frenos traseros fueron alojados sobre la caja del diferencial, ellos también en posición inboard.

Como todas las Fórmula 1 de la época, la 158 se caracterizaba por su forma de cigarro. Pero la Ferrari era bastante reconocible por la forma característica y la posición levemente levantada de la toma de aire del radiador delantero. Con el piloto alojado en una posición casi acostada, el automóvil tenía una altura reducida, apenas unos 77 centímetros.

Con respecto a la 156 Aero, la novedad principal era el motor ocho cilindros proyectado por Angelo Bellei. El propulsor hizo su aparición a comienzos de 1964, junto al 12 cilindros boxer de Mauro Forghieri, destinado a la 512 que debutó en el curso de las pruebas de clasificación del GP de Italia en Monza. El ocho cilindros de la 158 presentaba una cilindrada efectiva de 1489 cm^3, y tenía una carrera corta (52,8 mm) de los pistones, en relación con el diámetro de éstos (67 mm), un típico motor "supercuadrado".

LA POTENCIA ERA DE 210 CV, MAS QUE LOS OTROS 6 CILINDROS

Con una relación de compresión igual a 10,5:1, la potencia máxima erogada fue de 210 CV a 11.000 vueltas por minuto, un valor relevante, confrontado al de los ocho cilindros Climax de la mayor parte de sus adversarios. La potencia del motor de la 158 era



El chasis semiautoportante.

EL CHASIS SEMIAUTOPORTANTE

La 158, que adoptaba el mismo chasis de la 156 Aero, fue la segunda Ferrari equipada con una estructura semiautoportante. Sobre un chasis jaula de caños fueron remachados algunos paneles de aluminio. Se trataba de una solución diferente de la utilizada por los constructores ingleses que, para sus vehículos, adoptaron chasis autoportantes, realizados completamente con hojas de aluminio plegadas y remachadas. Menos eficientes en términos de rigidez torsional, los chasis Ferrari eran, de todos modos, más robustos en caso de accidente, justamente gracias a la jaula de caños. Ferrari siguió realizando sus monoplazas de Fórmula 1 con este tipo de tecnología hasta la 126 CK de 1981. La llegada de los materiales compuestos ya había marcado el fin de los viejos chasis de aluminio, y era tiempo de pasar a las estructuras de carbono y Kevlar, nueva frontera de la técnica en Fórmula 1.

SURTEES, EL MOTOCICLISTA ARREPENTIDO

John Surtees, nacido el 11 de febrero de 1934 en Tatsfield, Inglaterra, es el único hombre en la historia que logró conquistar el título de Campeón del Mundo tanto con las motos como con los automóviles. Con las dos ruedas, Surtees conquistó la corona mundial siete veces, con las MV Augusta. Pasado a los automóviles, debutó en Fórmula 1 con Lotus en el GP de Mónaco de 1960. Luego de haber competido con Cooper en 1961 y con Lola en 1962, pasó a Ferrari en 1963, ganando en aquel año el GP de Alemania en Nürburgring. Campeón del Mundo en 1964 al volante de la 158, ganó en total seis GP, cinco de ellos manejando una monoplaza roja de Maranello, y uno al volante de Honda. Dejó Ferrari en 1966, luego del éxito en el GP de Bélgica. En 1970 se volvió constructor, disputando el último GP en Monza en 1972. Dejó la actividad por falta de resultados y, especialmente, por razones de índole económica, al final de 1978.

GP de Mónaco 1965: John Surtees en los boxes, durante las pruebas.

igual a la declarada por el ocho cilindros de BRM. Como el seis cilindros de la 156, el nuevo propulsor estaba alimentado por inyección directa, realizada por Bosch. Su nombre era 205/B, según la denominación oficial de Ferrari, con distribución por cuatro árboles de levas, dos en cada bancada.

CAJA LONGITUDINAL, FRENOS A DISCO DUNLOP

La caja longitudinal tenía cinco marchas con diferencial autobloqueante. Los frenos eran a disco, realizados por Dunlop, al igual que los neumáticos. Estos presentaban aumentada la sección en contacto con el piso, según la tendencia de la época, sin cambios en el diámetro de 13 pulgadas de las llantas. El desarrollo y la afinación de la 158, sobre todo en lo que respecta al motor, fueron trabados por la cantidad de compromisos de la Ferrari en el Campeonato Mundial Sport. La preparación de los prototipos destinados a esas competencias impidió seguir con constancia la preparación de las monoplazas de Gran Premio. De cualquier manera, la 158 mostró enseguida que era un auto bien logrado, desde su primera carrera en Siracusa. John Surtees la utilizó desde la primera prueba del campeonato mundial, el GP de Mónaco, donde abandonó. Ya en Zandvoort, en el siguiente GP de Holanda, la Ferrari 158 terminó con Surtees en el segundo lugar, detrás del ganador Clark. Surtees volvió a retirarse en Bélgica y en Francia, donde Bandini llegó en el noveno lugar al volante de la 158 que le había sido confiada.

SURTEES DOMINO EN NÜRBURGRING

Luego de un nuevo podio con el tercer lugar en el GP de Inglaterra en Brands Hatch, Surtees se impuso en Alemania. En el temible circuito de Nürburgring, el piloto inglés logró un triunfo convincente, coronado por la pole position y la vuelta más veloz en carrera, que lo lanzó hacia la conquista del título mundial. Desde ese momento, la superioridad de la Ferrari 158 se hizo abrumadora. La monoplaza tenía óptimas cualidades de rigidez torsional y, una vez que el

La parte trasera de la 158 F1, en el momento de la presentación a la prensa.

UN TITULO CON LA AYUDA DE BANDINI

El GP de México, última prueba del Campeonato Mundial de 1964, tuvo muchas peripecias. En la largada, eran tres los pilotos con posibilidades de conquistar el título: Graham Hill con BRM, Surtees y Clark. Bandini, al volante de la Ferrari 512, chocó en las primeras fases de la carrera al BRM de Hill, que entró en un trompo, arruinó los escapes de su vehículo y perdió sus chances. Bandini, tercero detrás del Lotus de Clark y el Brabham de Gurney, en las fases finales disminuyó su ritmo para dejar pasar a Surtees. En la penúltima vuelta, Clark, que parecía encaminado al triunfo y la conquista del título, tuvo que disminuir su marcha por una pérdida de aceite, y se ubicó quinto. Gurney ganó la carrera delante de Surtees, quien así se coronó Campeón del Mundo. Gracias también a la ayuda fundamental de su compañero Bandini. Para la Navidad, como broma, Hill le envió a Bandini una serie de discos con un curso de manejo.

La Ferrari 158 F1 en prueba en Módena con Surtees: estaba pintada con los colores del importador americano, la NART, por la polémica con la Federación Automovilística.

LOS RESULTADOS DE LA 158 F1

1964	
GP de Holanda, *24 de mayo*	*2° Surtees*
GP de Inglaterra, *11 de julio*	*3° Surtees*
GP de Alemania, *2 de agosto*	*1° Surtees*
GP de Italia, *6 de septiembre*	*1° Surtees, 3° Bandini*
GP de EE.UU., *4 de octubre*	*2° Surtees*
GP de México, *25 de octubre*	*2° Surtees*
1965	
GP de Sudáfrica, *1° de enero*	*2° Surtees*
GP de Mónaco, *30 de mayo*	*4° Surtees*
GP de Francia, *27 de junio*	*3° Surtees*
GP de Alemania, *1° de agosto*	*6° Bandini*

ocho cilindros estuvo afinado y confiable, se demostró apta para competir en cualquier tipo de trazado. Sin embargo, era un poco menos competitiva en los circuitos tortuosos como el de Montecarlo, por la erogación de potencia del motor, en relación con el menos potente motor Climax. El motor Ferrari, indudablemente más poderoso, estaba dotado de una franja de utilización más angosta que el ocho cilindros Climax, alimentado por inyección indirecta. En Austria, el circuito del aeródromo de Zeltweg obligó a muchos ilustres al retiro, a causa del piso en malas condiciones que provocaba la rotura de las suspensiones. También Surtees debió abandonar, en el día del triunfo de Lorenzo Bandini, obtenido al volante de la Ferrari 156.

EL INGLES SE CORONO CAMPEON EN EL GP DE MEXICO

En Monza, Surtees triunfó nuevamente, obteniendo también, como en Alemania, la pole position y la vuelta rápida en carrera. Segundo en Watkins Glen, en el GP de los Estados Unidos, Surtees se coronó Campeón del Mundo en Ciudad de México, casi de carambola (véase el recuadro de arriba).

EN 1965 SURTEES PREFIRIO LA 158 A LA 512

Al año siguiente, a pesar de la llegada de la 512 con el motor de doce cilindros contrapuestos, John Surtees siguió utilizando la 158, dejando a Bandini la tarea de desarrollar el nuevo auto.

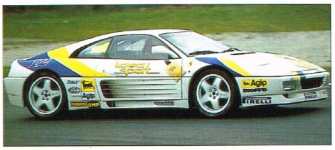
El Campeón del Mundo se ubicó segundo en Sudáfrica, cuarto en Mónaco y tercero en Francia, antes de convencerse de la superioridad de la 512. La 158 fue utilizada otra vez por Bandini en Inglaterra, Holanda y Alemania. La última aparición de la Ferrari 158 se realizó en el GP de Italia de 1965, con Vaccarella, que se ubicó duodécimo.

F355 Challenge, la berlinetta vuelve a correr

1995: después de treinta años la Casa de Maranello vuelve a proponer una GT para las competiciones con costos razonables, para participar en los campeonatos monomarca de todo el mundo.

La F355 en versión Challenge: más aguerrida que la versión de serie.

La F355 Challenge es la protagonista de una serie de campeonatos monomarca y monomodelo nacionales, organizados en los últimos años por la propia Ferrari y abiertos a los pilotos privados, los caballeros-pilotos de los años Noventa.



LA CHALLENGE ES CASI IDENTICA A LA F355 DE SERIE

Prácticamente idéntica al modelo de serie (aparte de las modificaciones hechas para la seguridad), la F355 Challenge es la heredera de las grandes Ferrari GT berlinettas del pasado, de la 250 Tour de France a la 250 LM. Es también una manera de llevar a la clientela hacia las raíces del Mito: el uso deportivo.
Desde los tiempos de la 250 LM, Ferrari no ofrecía un vehículo apto tanto para la ruta como para la pista. La misma formidable F40 había nacido para demostrar las capacidades tecnológicas de la Casa más que por otra cosa. Fue el éxito de los Challenge 348, disputados en 1993 y 1994, lo que mostró que la clientela ferrarista esperaba el momento de entrar en la pista con su propio auto. Nunca se habían visto más de cincuenta Ferrari esperando una largada.

MUCHAS GANAS DE CORRER EN PISTA

Pocos hubieran pensado asistir a escenas de lucha tan encendidas entre mesurados señores y jóvenes doncellas,

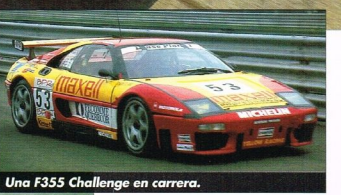
CALENDARIO 1996

13-14 de abril	Autódromo de Mugello
11-12 de mayo	Autódromo de Monza
6-7 de julio	Autódromo de Misano
3-4 de agosto	Autódromo de Pergusa
14-15 de septiembre	Autódromo de Varano
5-6 de octubre	Autódromo de Vallelunga
26-27 de octubre	Autódromo de Mugello

Se disputan dos carreras en cada manifestación, que pueden ocurrir en días distintos. Cada una de las dos pruebas asigna el puntaje en forma individual y no por suma de resultados.

Una F355 cubierta por los adhesivos de los sponsors.

La tarjeta sobre el baúl.



Una F355 Challenge en carrera.

Amarillo Fly y Rojo Corsa son los colores más usados para las F355 Challenge.

armados sólo con una gran pasión.

Es un automóvil formidable la F355 Berlinetta Challenge Europa (éste es el nombre oficial de los vehículos preparados directamente por la Ferrari; pero pueden participar también autos de serie equipados con el kit provisto por

Una imagen que se volvió usual: una F355 Challenge en el carril de los boxes.

la misma Ferrari). Con respecto a la hermana de serie, la F355 de competición, presenta pocas diferencias, ligadas al uso en condiciones extremas: un sistema de lubricación mejorado, ventiladores de enfriamiento más grandes, escapes más eficientes y los soportes del motor y de la caja reforzados.

El propietario de esta F355 Challenge pintó sobre el techo el Cavallino.

LOS NEUMATICOS SON DE CARRERA: MODELO "SLICK" O "RAIN"

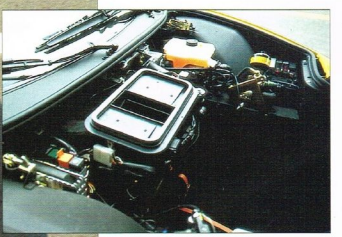
Obviamente, se utilizan cubiertas "slick" o "rain" de modelo específico, realizadas por Pirelli, y es posible eliminar el climatizador y su compresor.
El resto es igual a la F355 de serie, y no puede ser modificado: los controles de los comisarios son frecuentes y de-

FICHA TECNICA

Motor:	8 cilindros en V a 90°, central longitudinal, diámetro por carrera 85 x 77 mm, cilindrada 3469 cm³
Distribución:	biárbol a la cabeza, 5 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica Bosch Motronic M2.7
Potencia:	380 CV a 8250 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis portante de acero con caños de sección variable soldados y pequeño chasis jaula auxiliar trasero, carrocería de aluminio y acero
Tracción:	trasera, caja transversal de 6 velocidades + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas, cuadriláteros superpuestos, amortiguadores a gas con control electrónico
Dirección:	piñón y cremallera con asistencia hidráulica
Frenos:	discos autoventilados con ABS que puede excluirse
Neumáticos:	Pirelli slick (del. 245/645-18; tras. 305/645-18) o rain Pirelli cero (del. 225/40 ZR 18; tras. 265/40 ZR 18)
Dimensiones:	4,25/1,90/1,17 m
Paso:	2,45 m

CUANDO CORRIAN LOS CABALLEROS

La victoria de Alfonso De Portago en el Tour de France 1956, con una 250 GT Berlinetta Competición, se considera el comienzo de la epopeya de las Ferrari Gran Turismo. Fue a partir de entonces que las Gran Turismo suplantaron a las Sport en los sueños de los pilotos amateurs, los caballeros-pilotos, por la posibilidad de lograr resultados significativos en una categoría en la que no se presentaban autos oficiales de la Casa. Pero existía también otra razón: las GT eran autos de carrera con los cuales se podía llegar al circuito, disputar la carrera y luego volver a casa. El segundo piloto, a menudo, era el mecánico de confianza (con los repuestos en el baúl), para ahorrar gastos en el transporte. Muchos, por ejemplo, recuerdan la hazaña de los belgas "Beurlys"-Langlois en 1963, en las 24 Horas de Le Mans. Con su 250 GTO privada habían conquistado el segundo lugar. Luego, como si fuese lo más natural del mundo, cargaron sus equipajes sobre el auto, fueron a París para la ceremonia de entrega de los premios y al final se fueron de vuelta a Bélgica. Gran Turismo, de nombre y de hecho.



El habitáculo, arriba, y el capot, abajo.

El motor de la Ferrari F355 Challenge: dispone de 380 caballos.

tallados, para evitar irregularidades poco deportivas. Porque el espíritu de lucha, llevado hasta el límite de los toques, en el más puro estilo CIVT, se volvió una norma en las carreras del Ferrari F355 Challenge. Luego de una temporada de transición, en la que los nuevos autos bajaban a pista junto a las 348, el Challenge F344 comenzó en 1996 en forma espléndida, por el número de inscriptos (nada menos que 30 ya en la primera prueba en el Mugello en abril) y por la garra mostrada por todos los participantes, que en muchos casos hacían su primera experiencia en pista.

PARA CORRER CON LA F355 NO ES NECESARIO SER PROFESIONAL

La preparación para el manejo no es más que el curso "Piloto Ferrari" de introducción a la conducción veloz, reservado a los clientes en el circuito del Mugello. Alcanza y sobra, cuando hay pasión por la velocidad.

400 Automatic y GT, cuatro lugares súper rápidos

1976: entra en producción el primer auto del Cavallino con dos pedales, freno y acelerador. Viaja a 240 Km/h. Puede adquirirse con cambios manuales e inyección.

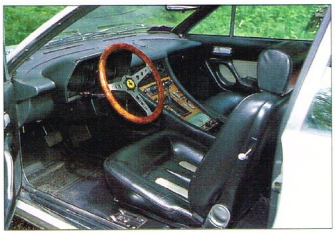
Hay una creencia en el mundo del automóvil, según la cual los autos con cambios automáticos son hijos de un dios menor. Incluso si su apellido es Ferrari. Para descubrir que esta creencia es equivocada, basta con leer los datos de la performance de la Ferrari 400 Automatic: caja de tres velocidades, respectivamente de 98, 164 y 240 Km/h; el kilómetro desde cero alcanzado en 25,5 segundos, con 210 Km/h de velocidad de salida, velocidad máxima de 240 Km/h, aceleración sobre la distancia de 400 metros en 14,9 segundos. ¿Convencidos? La 400 Automatic es la primera Ferrari que dispuso de caja automática.

La línea de la 400 es cuadrada, sin curvas.

LA QUISO EL PROPIO ENZO FERRARI

Fue una decisión del mismo Enzo Ferrari, que por límites de edad ya no podía manejar autos de gran cilindrada y había descubierto este tipo de transmisión al volante de automóviles tranquilos. Consecuentemente, decidió adoptarlo en un modelo de la Casa, la 400, que disponía de cuatro lugares (los traseros incómodos, como siempre en las 2+2 del Cavallino). La presentación se realizó en el Salón de París de 1976. La 400 deriva de la 365 GT/4 2+2 de la que mantuvo la carrocería (siempre obra de Pininfarina) y sustancialmente la mecánica. La carrera de los pistones aumentó de 71 a 78 mm, gracias a un cigüeñal de nuevo diseño. Quedó sin cambios el diámetro. La potencia pasó de 320 a 340 caballos, el par de 43 a 48 kgm. La carrocería de la 400 difiere de la 365 GT/4 2+2 por el spoiler delantero, los faros antiniebla delanteros, que pueden utilizarse como guiño de día, las ruedas fijadas con cinco tuercas en vez de una única central y cuatro luces de cola en lugar de seis. Las terminaciones eran de altísimo nivel, con consola y buta-

Abajo y a la derecha, los interiores de la Ferrari 400.



LA MISMA CAJA DEL ROLLS ROYCE

La transmisión de la 400 Automatic es la General Motors Hydromatic, utilizada también en los Cadillac. Años antes que en la Ferrari, esta caja de tres velocidades fue montada sobre los Rolls Royce y Jaguar. La performance no sufría de manera evidente por la diferencia entre cambios automáticos y manuales de cinco marchas. A pesar de llevar una caja norteamericana, la 400 Automatic no fue importada oficialmente en los Estados Unidos. Algo extraño, o tal vez un macroscópico error de evaluación de mercado, porque desde siempre en los Estados Unidos los cambios automáticos tienen gran difusión.

La versión con carburadores tiene un motor de 340 caballos.

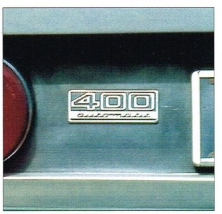
FICHA TECNICA

Motor:	12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, diámetro por carrera 81 x 78 mm, 4823 cm³, compresión 8,8:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	6 carburadores Weber 38 DCOE (inyección electrónica K-jetronic)
Potencia:	340 CV a 6500 rpm (310 CV a 6400 rpm)
Cuerpo vehículo:	carrocería de dos puertas, dos lugares más dos, berlinetta; chasis de caños de acero, carrocería de acero y aluminio
Tracción:	trasera, caja automática de tres velocidades o manual de 5 marchas + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas, cuadriláteros deformables, resortes helicoidales
Frenos:	discos ventilados
Dirección:	cremallera
Llantas:	15 pulgadas
Paso:	2,7 metros
Ejes:	del. 1,47 m, tras. 1,50 m
Peso:	1700 kilos
Capacidad tanque:	120 litros
Velocidad:	240 Km/h automática, 245 Km/h manual
Aceleración:	0-400 metros 14,9 s, 14,8 manual
Producción:	1976-1979, 502 ejemplares; 400i: 1979-1985, 1308 ejemplares

La 400 expresa seriedad, como corresponde en una Ferrari.

Los faros traseros redondos son los típicos de las Ferrari de ese período.

cas tapizadas de cuero Connolly. En la 400 no estaban previstos accesorios opcionales: también el acondicionador era de serie. La mecánica era decididamente refinada: la suspensión trasera, por ejemplo, era hidroneumática con regulación de nivel automática, es decir que cambiaba la rigidez y la altura según la carga.



A la izquierda, la tarjeta en la parte trasera, y abajo, las llantas de aleación con cinco rayos.

TAMBIEN SE LA PRODUJO CON CAJA MANUAL

Sin pagar más, como opcional se podía elegir una tradicional caja de cinco marchas de comando manual, y la 400 Automatic se volvió así 400 GT. En 1979 fue introducida la versión con inyección electrónica Bosch K-jetronic, que fue identificada como 400i: la potencia bajó a 310 caballos, y la 400 inevitablemente perdió un poco de garra.

EN 1982 LA POTENCIA TUVO UN PEQUEÑO AUMENTO

Luego de setiembre de 1982, bajo la presión de los importadores Ferrari en los Estados Unidos, hubo un pequeño aumento: 315 caballos, además de algunos detalles como nuevos interiores.
En 1985 entró en producción la 412, con 4943 cm³ de cilindrada y 240 caballos, que, a su vez, fue posteriormente sustituida por la 456 GT.

LAS OPORTUNIDADES

Mondial 3.2 Cabrio, spider por 40 mil dólares

Ofrece buena performance, buen nivel de confort y una línea hermosa.

Está entre las Ferrari abiertas de menor precio actual.

La Mondial 3.2 Cabrio con la capota levantada.

En 1985 la Mondial tuvo un rediseño, tras dos años de éxito en los salones del automóvil de todo el mundo. Los cambios no fueron fundamentales pero, juntos, mejoraron decididamente la nueva Cabrio 2+2 con ocho cilindros (disponible también en versión coupé), transformándola casi en otro auto. La versión a cielo abierto, la más apetecible de la Mondial, tiene hoy una cotización en el mercado del usado con precios realmente accesibles, alrededor de 40.000 dólares. Se trata de un auto que une una buena habitabilidad para cuatro personas, un alto nivel de confort, una hermosa línea y buena performance.

SPIDER DE GRAN ESTIRPE CON UN PRECIO ACCESIBLE

Se trata de una Ferrari, algo que siempre despierta una fascinación incomparable. Puede ser, entonces, una válida respuesta para quienes busquen una spider de gran estirpe pero con un precio accesible.

LA 3.2 ES MAS POTENTE QUE SU ANTECESORA

Con respecto a la Mondial de 1983, la Mondial 3.2 Cabrio gana 200 cm^3 de cilindrada, 30 caballos de potencia y 30 kilómetros horarios de velocidad. La carrocería recibió mejoras en la trompa, en las manijas de las puertas y en las llantas. Los interiores

El habitáculo es deportivo, pero no renuncia al confort; el motor dispone de 270 caballos, pero el espacio para equipaje es mínimo.

La Mondial Cabrio sigue siendo una de las Ferrari spider más lindas de todos los tiempos.

fueron terminados para ofrecer mayor confort. La parte trasera del chasis se desarma en bloque con el grupo motor-caja: una solución que facilita las operaciones de mantenimiento y permite bajar los costos de reparación.

Muchos pequeños detalles que hacen de la Mondial 3.2 un vehículo hermoso, para admirarlo y también para conducirlo. Detalles importantes, como por ejemplo la performance, que en la versión spider es idéntica a la de la coupé.

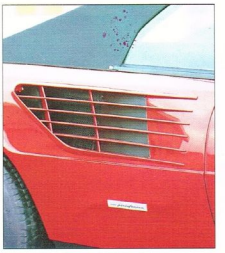
LA MONDIAL CABRIO PESA MENOS QUE LA COUPE

Pero la spider pesa 10 kilos menos que su hermana con techo cerrado. Una diferencia importante, ya que la anterior Mondial edición 1983 pesaba nada menos que cincuenta kilos más que la versión coupé.

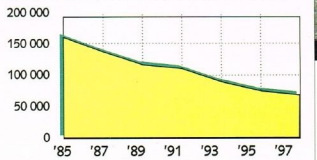
Los laterales de la Mondial 3.2 Cabrio muestran las tomas de aire para el motor, abajo.

FICHA TECNICA

Motor:	central transversal, 8 cilindros en V a 90°, 83 x 73,6 mm, 3184 cm³
Distribución:	biárbol a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección mecánica Bosch K-jetronic
Potencia:	270 CV a 7000 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis tubular, carrocería spider 2+2 lugares, tracción trasera, caja de 5 marchas + MA
Suspensiones:	indep. en las 4 ruedas, cuadriláteros deformables, resortes helicoidales, barra estabilizadora y amortiguadores hidráulicos
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos ventilados
Dimensiones:	4,53/1,79/1,23 m
Paso:	2,65 m
Capacidad tanque:	80 litros
Peso:	1400 kilos
Velocidad máxima:	250 Km/h



LA COTIZACION DE LA 3.2 CABRIO (en miles de liras)



Las cotizaciones están calculadas teniendo en cuenta la inflación. El valor de 165 millones referido a 1985 equivale al precio de lista de entonces: 103 millones.

LA FAMA SE CONSOLIDA

Ferrari para exportación

El nombre del constructor de Maranello comienza a escucharse en todo el mundo. Desde Bélgica a Inglaterra, hasta los Estados Unidos, sus autos se vuelven un símbolo de velocidad y riqueza.

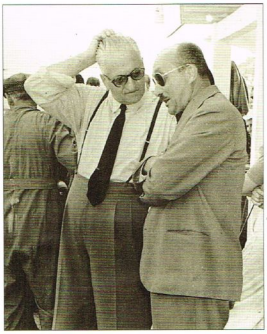
EXITOS INTERNACIONALES Los años 50 son para Enzo Ferrari una larga, constante aceleración. No sólo en las competiciones. Ya en 1950, los empleados en Maranello son 200 y la fábrica sigue creciendo. Mérito de las victorias, seguro, porque la producción de los automóviles de serie todavía es escasa: en 1949 se construyen 21 autos, en 1950, 26, y 33 en 1951. Nada extraordinario, a primera vista. Pero no hay que olvidar un hecho: estas pocas Gran Turismo con el Cavallino Rampante sobre el capot van a las cocheras correctas, las que cuentan. Porque saben de velocidad y competición, porque tienen un estrecho parentesco con los autos que comienzan a ganar mucho y en todos lados, también en Fórmula 1.

La historia de Ferrari en los años 50 es de pequeños números, pero números buenos. Solamente en 1957 va a superarse la marca de las 100 unidades producidas en un año: serán, para ser exactos, 113. El nombre Ferrari, sin embargo, es cada vez más conocido: gracias a sus autos raros y costosos, se está preparando para ser una de las marcas italianas más famosas en el exterior. El mérito es suyo, sin duda. Pero Enzo Ferrari no hizo todo solo. Le debe agradecimiento por lo menos a tres personas, que lo ayudaron a volverse un símbolo de riqueza en todo el mundo. Se trata de Luigi Chinetti, Jacques Swaters y el coronel Ronnie Hoare. Es decir, los tres embajadores de la Ferrari en los Estados Unidos, Bélgica (y toda Europa del norte) y Gran Bretaña, respectivamente.

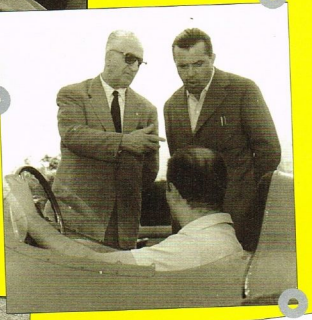
Estos hombres, con acceso a la élite de la época, hicieron de puente entre Ferrari y un reducido número de adinerados que podían permitirse autos tan incómodos como hermosos, tan veloces como peligrosos, pero muy deseados. Es curioso notar cómo la fama de los autos más deportivos del mundo nació frente a los casinos, los night clubs, los restaurantes más de moda, los hoteles más exclusivos: en otras palabras, que haya nacido con el motor apagado. El hecho de que fuesen súper veloces (para la época, naturalmente, porque viajar a 200 kilómetros por hora con una Ferrari a comienzo de los años 50 hubiese sido un suicidio), sus performances superiores al promedio eran un dato conocido, estaban encerradas por debajo del capot. Todo lo demás, sus atractivos, en cambio, estaban en las formas hermosas, en la dotación esencial y muy incómoda, en el sabor de competición y de riesgo que brotaba de la madera de los aros de los volantes y del cuero Connolly (no el más lindo del mercado, pero sí el más robusto, para durar) de las butacas.

Chinetti con el North American Racing Team, Swaters con la Ecurie Francorchamps, Hoare con la Maranello Concessionaires, no hicieron más que servir de punto de referencia para quien tenía intención de comprar una Ferrari. Más o menos lo que hacían los mismos pilotos, tanto oficiales como privados, la mayoría perteneciente a familias con apellidos importantes, como De Portago, Marzotto, Schell, Castellotti, Perdisa. Las negociaciones eran directas, los clientes se conocían casi todos, aun antes de ser clientes. Eran compañeros de aventuras, amigos de familia. Por otra parte, para vender 61 automóviles en un año (como pasó en 1955), no hacía falta contratar muchas personas, sino tener una restringida cantidad de clientes. Al comienzo, en los primeros años, era el propio Enzo Ferrari quien trataba directamente, en Maranello, con ellos.

Las cifras crecieron, y el papel de los interme-



Ferrari en los años 50: con Bindo Maserati, arriba, y con Mino Amorotti.



Desde arriba hacia abajo, la 340 MM de G. Marzotto-Crosara en las Mil Millas de 1953; Ferrari y el técnico Taddei escuchan al probador Severi; Ferrari en Módena en 1955 sigue las pruebas con Ugolini

Arriba, Luigi Chinetti, con anteojos y las manos en los bolsillos, en 1970: fue amigo y colaborador de Ferrari desde la fundación de la Casa. Abajo, la 330 P2/P3 de la Maranello Concessionaires fundada por el coronel Ronnie Hoare, el hombre que contribuyó a crear el Mito Ferrari en Gran Bretaña.

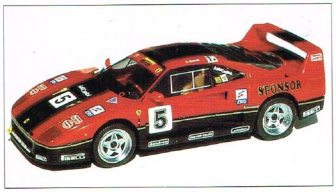
diarios fue cada vez más importante. No podía ser de otra manera, con un crecimiento espectacular de la cantidad de Ferrari construidas en la segunda mitad de los años 50 y en los primeros 60: 248 vehículos producidos en 1959, 598 en 1963. El "boom" había estallado. Ferrari se había vuelto una de esas tres o cuatro cosas, como la pizza, la pasta y la mafia, que representaban a Italia en el exterior, especialmente en los Estados Unidos. El contacto directo con los clientes era cada vez más raro. Tener una Ferrari se había vuelto una moda, para tenerla había que esperar meses y en algún caso se hacía también una selección en base al peso del nombre del cliente. Los primeros artífices del éxito Ferrari, de Chinetti a Swaters y otros no menos importantes como, por ejemplo, Gastone Crepaldi en Milán y en el Norte de Italia, fueron en algunos casos sustituidos por verdaderas sociedades de importación, como las que Fiat tenía en todo el mundo. Tal vez había menos poesía en el aire. Pero se hacían unos autos hermosos, capaces de viajar a mayor velocidad en ruta y en pista. Se llamaban Gran Turismo. Un tipo de automóvil que Ferrari volvió a lanzar.

Las F40 en miniatura

Más de cien marcas se dedicaron a la obra maestra del Cavallino, salida en 1987.

Reproducciones en todas las escalas, desde la versión competición IMSA a los slot-cars.

Son más de cien los constructores que en todo el mundo realizaron modelos en miniatura de la más pistera entre las Ferrari de ruta, la F40 nacida en 1987 del lápiz de Pininfarina. Ya al final de ese año, Burago proponía su interpretación en escala 1/43, un juguete



bien terminado que costaba apenas un dólar y que hoy está todavía a la venta y es utilizado como base por Giocher. Equipada con llantas adecuadas y mejores interiores, con los adhesivos de la citas más importantes a las que se presentó la ocho cilindros italiana, es una pieza de colección disponible en más versiones.

Abajo, el transkit SC Model: una F40 en escala 1/43.

LA F40 BURAGO MAS CELEBRE TIENE ESCALA 1/18

Pero la F40 Burago más celebre es la de escala 1/18, dotada de cuatro aberturas, perfecta reproducción de los interiores y del motor y un total respeto de las proporciones. Junto a la versión de ruta, está la edición Evolución (es decir el auto ganador en el Criterium GT Supercar 1992 con Rori Parasiliti), mientras que se esperan otras variantes de carrera que se sumarán a las ya presentadas por Giocher y dedicadas a los autos que en 1993 corrieron Sartori, Colombo y Spatafora. Además, Burago propuso una interpretación en escala 1/24 y otra, en forma de llavero, en escala 1/87.

Herpa comenzó por la escala 1/87: inicialmente con un lindo modelo (como siempre, en plástico de calidad) con los capots delantero y trasero que se abren, suspensión que funciona, habitáculo y mecánica reproducidos con gran precisión y cuidado. Luego, el mismo vehículo fue propuesto en la serie Private Collection, de color blanco, con los marcos de los vidrios negros opacos, emblema Ferrari sobre el capot y luces de giro coloreadas.

Dos F40 de Giocher en diferentes escalas: 1/18, a la izquierda, y 1/43.

EN ESCALA 1/87, LOS AUTOS DEL FERRARI CLUB ITALIA

Luego del éxito de los automóviles del Ferrari Club Italia en el Criterium GT Supercar 1992, fueron reproducidos los autos de Parasiliti y Popoff en serie limitada, primero en escala 1/87 y luego en escala 1/43. El de-

PARA COLECCIONAR

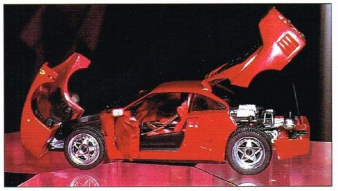
Algunas series especiales de Herpa lograron cotizaciones respetables: en particular, la versión negra que en la cola tiene el nombre del importador italiano Corel en escala 1/87, la negra Playboy y las dos del Ferrari Club Italia superaron el umbral de los 50 dólares, mientras que el modelo Polistil-Tonka, en escala 1/18 está desde hace un tiempo fuera de producción y por eso es apreciado casi como la versión cromada de Burago (1/18), es decir alrededor de 40 dólares. Entre los especiales, merecen atención BBR, Brianza (1/14) y AMR.

LAS DIRECCIONES

Burago: via G. Galilei, 5 20060 Burago di Molgora (MI) tel. 039-60861; Herpa, importado por Corel: via Zuretti, 5 20125 Milano tel. 02-66982895; Fujimi, importado por Astromodel: via M. Lercari sez. M/5 16126 Genova tel. 010-2464555; Tamiya, importado por Fantasyland, via De Filippi, 4 20129 Milano tel. 02-29522508; Giocher, distribuido por La Mini Miniera, via C.Vinaj, 25 12100 Cuneo tel. 0171-344420; Scalextric imp. por Bona Distribuzione, via Principi, 4 12042 Brà (CN) tel. 0172-412778; SCX, importado por Pego Italia, via Pontelungo, 1 50019 Sesto Fiorentino (FI) tel. 055-4218679.

La F40 con sponsor Monte Shell, reproducida en escala 1/43 por Detailcars.

Ferrari F40 blanca y azul, de Giocher.



La F40 en escala 1/43, de Herpa.

but de Herpa en esta escala se produjo en 1990. Cuatro aberturas, suspensiones independientes en las cuatro ruedas, detalles que normalmente se ven en las reproducciones artesanales de los grandes maestros.

TAMBIEN KITS DE MONTAJE PARA PRINCIPIANTES

Y para quien quiera entretenerse con un armado placentero y de poca dificultad, existe el kit de Herpa, en escala 1/43. Respecto de los de escala 1/24 y 1/16 propuestos por Tamiya y por Fujimi, presenta la ventaja de no requerir pintura. También son muy interesantes y bien hechas las F40 de Detailcars: además de la versión de ruta, disponible también en la preciosa edición limitada a mil unidades, hay que recordar las versiones carrera, levemente modificadas en los capots, en la aerodinámica y en los interiores, con butaca de competición, cinturones de cuatro puntos, matafuego...

Se destacan los vehículos IMSA 1992, protagonistas victoriosos del Campeonato GT Supercar con Parasiliti (1992), Brand (1993) y el auto del Jolly Club Totip de Larrauri (1994), acompañados por la versión GTE utilizada en el Campeonato BPR 1995 y 1996.

POCHER Y POLISTIL: LAS F40 EN MAYORES TAMAÑOS

Para los amantes de los grandes tamaños, hay que recordar el modelo Pocher (1/9) y el Polistil (1/18), únicos con faros delanteros retráctiles. Por último, no hay que perderse los slot-cars Scalextric (de ruta con faros luminosos) y SCX (versión carrera) en escala 1/32 y los pequeños Matchbox (1/55) e IMU (1/160).

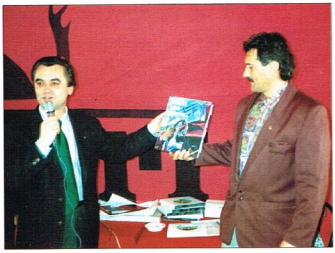
Ferrari Club Montemarciano

Nació en 1984 y hoy cuenta con 220 socios. Es muy activo en reuniones y viajes para seguir el Campeonato Mundial de F1.

Algunos autos de socios en una reunión organizada por la institución de Montemarciano.

Nacido el 15 de junio de 1984, su número de registro es el 330. Es un club de propietarios e hinchas, pero, sobre todo, de apasionados del automovilismo. Actualmente, los socios son 220 (22 son propietarios). Son de Ancona y su provincia, pero también de Roma, Módena, Como, Pescara y Macerata.

Entrega de premios a un socio durante una fiesta del Club.



LA SEDE DEL CLUB ES UNA DE LAS MEJORES DE ITALIA

La sede es un punto de encuentro, con bar, pantalla gigante y una nutrida colección de periódicos y obras de consulta relativas al mundo de los motores y su historia, especialmente con referencia a la Ferrari. Además de una reunión anual de propietarios y una prueba automovilística, el club organiza viajes para seguir los GP de Fórmula 1. En la bandera que acompaña a los hinchas están las firmas de los pilotos. "Es una bandera que parece haber vivido muchas guerras", dice Floriano Paialunga, el presidente, "para nosotros es realmente un emblema sagrado". El club es un punto de referencia también para las iniciativas de carácter social. En colaboración con la comuna, organiza un curso teórico y práctico de educación vial para alumnos de las escuelas primarias.

RECREO Y COMPROMISO SOCIAL VIAJAN JUNTOS

Además, el club organizó un centro de recaudación para la Unión Italiana para la Lucha contra la Distrofia Muscular, que también recibe parte de las cuotas de ingreso. Todos los socios participan en esas actividades.

Autos en miniatura durante las reuniones sociales.

COMO INSCRIBIRSE

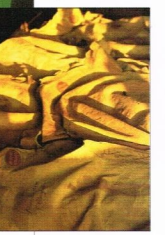
La inscripción, que se realiza en la sede de via C. Falcinelli 19, 60018 Montemarciano (AN), Tel. 0039-071-915188, fax 0039-071-915069, comienza en diciembre de cada año. La cuota de ingreso cuesta 18 dólares. Puede hacerse por correo, el mismo importe, en la cuenta corriente postal Nº 13079603.

La piel de las butacas de F1

Es especial, de tipo gamuza, para contener mejor a los pilotos en las curvas y en las frenadas.

La produce Schedoni. Los coleccionistas harían cualquier cosa para conseguir un pedacito de ella.

Son objetos que harían la felicidad de cualquier hincha o coleccionista. Se trata de la piel que tapiza las butacas de Fórmula 1 que, después de la carrera, llevan impresa la figura del piloto dibujada por la transpiración que produjo durante la competencia. En una época, la cobertura de las butacas se realizaba con tela ignífuga. Pero, desde 1983, Mauro y Simone Schedoni, padre e hijo, titulares de la empresa que produce en exclusiva para la Ferrari todos los sets de valijas estudiados a medida para los baúles de los autos de serie, tapizan las butacas con una piel tipo gamuza especial. El efecto ignífugo es idéntico al de otros materiales, pero la ventaja es que la estructura misma de la piel genera un efecto de retención del cuerpo, favoreciendo la adherencia.



Mauro Schedoni trabajando y, abajo, las pieles utilizadas en las Ferrari F1.

QUIEN LAS CONSERVA

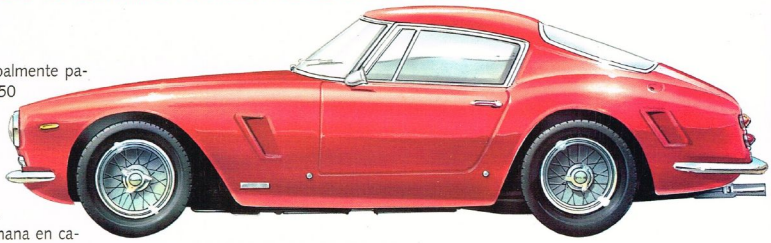
Todas las pieles de las butacas de las monoplazas Ferrari de Fórmula 1 están guardadas en la Schedoni de Módena. La colección completa, que en el futuro será seguramente trasladada al Museo Ferrari de Maranello, puede ser admirada, con pedido previo, en la misma Schedoni. La dirección de Mauro Schedoni es: via Gandhi 44, 41100 Módena. Tel. 0039-059-250020.

LAS BUTACAS SON PUESTAS A PUNTO POR LOS PILOTOS

Durante las pruebas en que se ponen a punto también estos elementos de confort, el piloto relata a Schedoni sus necesidades con respecto a eventuales espesores, qué hay que sacar o sumar al acolchado. Una vez obtenida la forma perfecta, se pasa al revestimiento. Pero el momento culminante no es cuando se estiran los 5 metros de piel para que adhieran perfectamente al molde de la butaca, sino cuando la piel es retirada. La marca del piloto, la "forma" de su esfuerzo, queda impresa para siempre. Sólo en ese momento, junto al nombre del piloto, grabado en el tapizado de la butaca, se imprimen el gran premio y el resultado. Hasta ahora, más de diez años de pieles están custodiados en un baúl muy parecido al de la Isla del Tesoro, en la sala de exposición que se encuentra en el piso superior del taller de Schedoni. Las pieles son todas de color natural, menos las que cubren la butaca de Michael Schumacher, que las quiso de color negro. En el futuro, las pieles serán donadas al Museo Ferrari de Maranello.

En la Schedoni se producen también los sets de valijas para las Ferrari de serie.

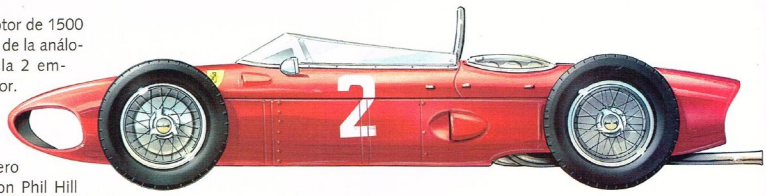
1961 250 GT BERLINETTA: DEDICADA A LAS CARRERAS



Berlinetta utilizada principalmente para las competiciones, la 250 GT Short Wheel Base (paso corto) conserva una excelente limpieza de líneas que hizo de ella la preferida por los caballeros-pilotos, que la utilizaban los fines de semana en carrera luego de haberla usado en la propia actividad profesional. Potenciada con respecto a la 250 GT hasta llegar a los 280 CV, se distinguió en las 24 Horas de Le Mans y en el Tour de France.

Motor: 12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, 73 x 58,8 mm, 2953,21 cm³, monoblock de aleación liviana, compresión 9,1:1	
Distribución:	1 árbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 36 DC2
Potencia:	280 CV a 7200 rpm
Cuerpo vehículo:	monoblock de caños de acero
Suspensiones:	del. independientes, tras. puente rígido
Tracción:	trasera, caja de 4 marchas + MA
Frenos:	tambores
Peso:	1050 kilos
Velocidad máxima:	280 Km/h

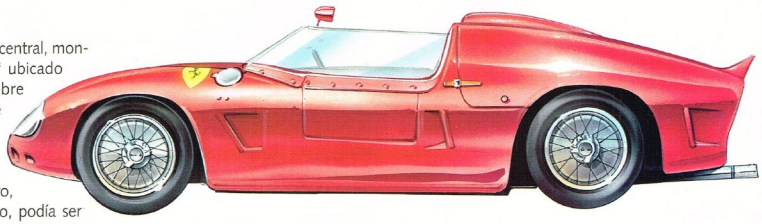
1961 DINO 156 F1: LA INVENCIBLE



Primera Fórmula 1 con motor de 1500 cm³, la Dino 156 F1 deriva de la análoga monoplaza de Fórmula 2 empleada hasta el año anterior. Logró importantes éxitos con Wolfgang von Trips en el GP Solitude, con Giancarlo Baghetti, primero en Siracusa y Reims, y con Phil Hill conquistó el Campeonato del Mundo en 1961. La 156 F1 utilizó luego el motor en V a 120°, más potente en 10 CV, y en 1963 también la inyección directa Bosch, que la llevó a 205 CV.

Motor: 6 cilindros en V a 65°, trasero central, 73 x 58,87 mm, 1476,6 cm³, monoblock de aleación liviana, compresión 9,8:1	
Distribución:	biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores doble cuerpo invertidos 42 DCN
Potencia:	180 CV a 9200 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero
Suspensiones:	independientes en las 4 ruedas, con cuadriláteros deformables
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos (traseros inboard)
Peso:	440 kilos
Velocidad máxima:	según las relaciones de caja

1961 246 SP: LA PRIMERA "TODO ATRAS"



Primera Ferrari con motor central, montaba un V6 de 2400 cm³ ubicado detrás del habitáculo, sobre una cuna de caños a la que estaba fijada también la suspensión trasera. Los frenos traseros eran inboard. El gran capot trasero, con apoyacabeza carenado, podía ser sacado para las operaciones de mantenimiento. Debutó en las 12 Horas de Sebring y ganó la Targa Florio en 1961 y 1962, además de los 1000 Km de Nürburgring con Oliver Gendebien.

Motor: 6 cilindros en V a 65°, central longitudinal, 85 x 71 mm, 2417,33 cm³, monoblock de aleación liviana, compresión 9,5:1	
Distribución:	2 árboles a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 42 DCN
Potencia:	275 CV a 7500 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas con cuadriláteros deformables
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos (traseros inboard)
Peso:	750 kilos
Velocidad máxima:	270 Km/h

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Gerhard Berger corriendo en el Gran Premio de Hungría 1987.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

F1 F92 A,
la hija del viento

275P-330P,
Maranello vence a Detroit

208 GTB-GTS Turbo,
una GT dedicada a la velocidad

Modelismo,
todas las 8 cilindros modernas